



ESPECIALIZAÇÃO EM

EDUCAÇÃO E PATRIMÔNIO
CULTURAL E ARTÍSTICO

DAIANE LIMA DOS SANTOS

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE LADÁRIO-MS

Brasília - DF

2018

DAIANE LIMA DOS SANTOS

O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE LADÁRIO-MS

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Curso de Especialização em Educação e Patrimônio Cultural e Artístico, lato sensu – a distância, do Departamento de Artes Visuais, Instituto de Artes da Universidade de Brasília como requisito parcial para a conclusão de curso.

Orientadora: Prof. Dra. Helena Célia de Souza Sacerdote

Brasília-DF

2018.

Polo Goiás-GO

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
1. REFERENCIAL TEÓRICO	11
1.1. Os debates em torno à ferrovia - A questão ferroviária no Brasil	11
1.2. “O Preserve”, o Iphan e o Patrimônio Ferroviário	12
1.3. A criação e o papel da Noroeste do Brasil (NOB)	15
1.4. A Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro Boliviana (COMIXTA).....	17
2. METODOLOGIA	200
2.1.O Patrimônio e a memória ferroviária.....	20
3. ANÁLISE DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	222
3.1. A memória ferroviária em Ladário	222
3.2. A importância do Porto do distrito do Ladário no município de Corumbá.....	29
3.3. Aproveitamento dos funcionários da Comissão Mixta Ferroviária Brasil-Bolívia	34
3.4. Os resquícios da ferrovia na fronteira oeste	35
CONCLUSÃO.....	41
REFERÊNCIAS	42

LISTA DE ILUSTRAÇÕES E FIGURAS

Figura 1 - Localização do município de Ladário no mapa do estado de Mato Grosso do Sul...	8
Figura 2 - Inauguração da estrada de ferro Brasil-Bolívia na cidade de Santa Cruz de la Sierra	31
Figura 3 - Locomotiva 01 conhecida como trem Maria Fumaça	36
Figura 4 - Locomotiva 01 depredada.....	37
Figura 5- Granel Química LTDA no porto de Ladário	38

DEDICATÓRIA

À minha família:

À minha amorosa e bondosa mãe, Marilúcia,

Ao meu surreal pai, Berto,

Às minhas adoráveis e incríveis irmãs, Mirian e Paty,

Aos meus fantásticos irmãos, Frank e Dino.

AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus por mais esta realização em minha vida.

Agradeço às pessoas que, ao longo caminho, de algum modo contribuíram para minha experiência pessoal e profissional.

Em especial, à minha família que tem sempre dado apoio a mim, o que não há como mensurar.

Aos amigos, Lidiane Preza e Wilton Rojas, amigos da vida; a Camila de Brito Quadros Lara amiga e parceira nas horas de escrita e aflição historiográfica, e à Wanessa Pereira, amiga da Cultura e da vida.

Agradeço também aos entrevistados, ex-ferroviários ladarenses, que contribuíram para a concretização deste trabalho: senhor Marcionílio Carvalho, senhor Edelberto Vianna e o senhor Eury Lisbôa de Macedo.

E, finalmente, o meu singelo agradecimento à minha orientadora profa. Dra. Helena Célia de Souza Sacerdote pelo carinho, atenção e orientação no meu trabalho cujas contribuições foram de suma relevância.

RESUMO

O presente trabalho se propõe a discutir o valor e a simbologia de que os trilhos carregam e significam para os moradores do município de Ladário - MS numa perspectiva de Patrimônio Cultural. Nesse sentido, a problemática diz respeito a políticas para a gestão dessa tipologia de patrimônio bem como a simbologia que ela carrega na memória dos moradores locais, em especial, dos ex-trabalhadores da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro Boliviana (C.M.F.B.B.) que foi instalada na região da fronteira oeste com a finalidade de construir a estrada de ferro que ligou o Brasil até a Bolívia. Para tanto, aplicou-se a metodologia de História oral em que, por meio das narrativas, é possível perceber a existência de uma memória ferroviária construída em torno ao local. Foram entrevistados ex-trabalhadores, num total de três, um deles migrante do estado de Minas Gerais e os demais nascidos na região e, que, moraram na vila de operários por eles denominada de minicidade. Os resultados indicaram a inexistência de políticas públicas – nos três níveis da esfera, municipal, estadual, federal – para a ferrovia na fronteira oeste, o que, por sua vez, leva a pensar na não preocupação com a memória ferroviária e os resquícios materiais de um tempo em que não volta mais e, que, no entanto, faz parte do presente e, sobretudo, de uma história e memória social do local.

Palavras-chave: Comixta. Patrimônio ferroviário. Patrimônio cultural. Preservação. Ladário.

ABSTRACT

The present work aims to discuss the value and symbology that the tracks carry and mean for the residents of the municipality of Ladário - MS in a perspective of Cultural Heritage. In this sense, the issue concerns policies for the management of this heritage typology as well as the symbolism that it carries in the memory of the local residents, especially the former workers of the Brazilian Mixed Railway Commission (CMFBB), which was established in the region of the western border with the purpose of constructing the railroad that linked Brazil to Bolivia. For that, the methodology of oral history was applied in which, through the narratives, it is possible to perceive the existence of a railway memory built around the place. Former workers were interviewed, in a total of three, one of them a migrant from the state of Minas Gerais and the other born in the region and who lived in the village of workers called minicity. The results indicated the absence of public policies - at the three levels of the municipal, state, federal - for the railroad on the western border, which, in turn, leads one to think of the lack of concern with

railway memory and the material remnants of a time when it does not return again and which, however, is part of the present and, above all, of a history and social memory of the place .

Keywords: Comixta. Railway patrimony. Cultural heritage. Preservation. Ladário.

INTRODUÇÃO

A presente monografia de especialização tem como objetivo discutir o valor e a simbologia de que os trilhos carregam e significam para os moradores do município de Ladário numa perspectiva de Patrimônio Cultural. Para tanto, utilizará a metodologia de História Oral preocupando-se em abordar a memória ferroviária local a partir de questionamentos e de reflexões.

Sendo o objeto desta pesquisa as representações em torno da ferrovia do município de Ladário construída no contexto da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro Boliviana, é importante antes de iniciar as análises, abordar as características do município de Ladário cuja localização é na fronteira oeste do Brasil, à margem direita do Rio Paraguai, no Pantanal Sul-mato-grossense. É um município que possui Patrimônio Cultural e Artístico riquíssimo e bastante significativo considerando sua história que começou com as frentes de expansão empreendidas pela coroa portuguesa.

Considerado município pantaneiro, Ladário recebe o título de Pérola do Pantanal e conta com pouco mais de 20 mil habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (BRASIL, 2018). Suas riquezas naturais são representadas pela fauna e flora composta por uma infinidade de espécies de aves e animais terrestres. Além disso, apresenta riquezas minerais como, por exemplo, o minério de ferro e manganês, uma vez que é detentora de uma parte da mina do Urucum, possuindo também um porto de cargas multimodal. Diante disso, é importante destacar a área da pesquisa que corresponde ao município de Ladário, conforme ilustrado na Figura 1.

Figura 1 - Localização do município de Ladário no mapa do estado de Mato Grosso do Sul



Fonte: IBGE, 2010. Elaborado pela autora no software *QGis*

O município em evidencia no mapa, na cor amarela, foi fundado há 239 anos como pequena povoação, durante o processo de expansão territorial da Coroa Portuguesa, pelas chamadas frentes de expansão. Todavia, foi emancipado 175 anos após a sua fundação, isto é, no ano de 1953, estes dados constam no Projeto de Lei estadual nº155/1953 (MATO GROSSO, 1953) de autoria do deputado estadual Manoel Wenceslau de Barros Botelho Neto para a criação do município de Ladário desmembrando-o de Corumbá.

No entanto, há que se considerar que Ladário ganhou importância, num primeiro momento, em 1873, quando foi transferido de Cuiabá-MT para o local, o Arsenal de Marinha representado pelo Sexto Distrito Naval cujo objetivo era o de efetuar a defesa e proteção daquele território fronteiro.

Num segundo momento, destacou-se no cenário regional por sediar a oficina da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana para a construção da estrada de ferro que ligaria o Brasil a Bolívia.

O historiador Queiroz (2004) debruçou-se sobre o assunto em sua tese de doutorado que tem como tema *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*, na qual trata de todo o processo de construção da estrada de ferro e aponta as iniciativas e estudos acerca da importância da ligação ferroviária do Brasil com a Bolívia.

Em se tratando disso, é nesse panorama histórico que Ladário – produzido por relações espaço temporais – é apresentado na perspectiva de preservação das memórias e identidades, na medida em que a memória é interpretada como forma de poder segundo retrata o historiador Le Goff (1924, p. 476) em seu livro sobre História e memória, “Mas a memória coletiva é não somente uma conquista, é também um instrumento e um objeto de poder”. A memória, nesse sentido, como objeto de poder através do tempo que se exterioriza por meio das lembranças, das manifestações populares, das comemorações, das tradições etc.

Nessa linha interpretativa, a cidade é um espaço ocupado ao mesmo tempo pelo trabalho produtivo, pelas obras e pelas festas conforme assinala Guarinello (2001, p. 972) em seu texto “A festa é uma produção do cotidiano, uma ação coletiva, que se dá num tempo e lugar definido e especial [...] objeto que é celebrado e comemorado e cujo produto principal é a simbolização da unidade dos participantes na esfera de uma determinada identidade.[...]”

Ladário possui, na forma de Patrimônio, não só os casarões e prédios antigos – como, por exemplo, o único cinema que a cidade abrigou – mas, bens de natureza imaterial que são as celebrações, as festas como a de São João que se comemora a 24 de junho e de Nossa Senhora dos Remédios a 24 de outubro.

Os estudos sobre Patrimônio, em especial, ao Imaterial, passaram por várias reflexões até sua abrangência e definição do que é hoje. De acordo com Silva (2011, p. 2), “Contudo, nem sempre foi assim e o atual reconhecimento do patrimônio intangível como índice cultural foi o resultado da transformação das reflexões, da legislação e da ação de órgãos públicos, tanto no cenário global como no contexto nacional”.

No Brasil, a primeira ação normativa em favor da preservação do patrimônio aconteceu em 12 de julho de 1933 por meio do decreto nº 22.928 que erige a cidade de Ouro Preto em Monumento Nacional. Já em 30 de novembro de 1937 por meio da edição do decreto-lei nº 25, o patrimônio histórico e artístico foi definido como “Conjunto de bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação fosse de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico” (BRASIL, 1937).

A respeito do patrimônio cultural sua compreensão foi ampliada pela Constituição Federal de 1988 em seus artigos 215 e 216 e, no ano 2000 com o decreto de número 3551 foi possível notar a importância dada ao registro de bens culturais de origem imaterial. Em virtude disso, o Iphan estabelece regras para o registro de um bem cultural imaterial, que envolve fases (BRASIL, 2000). A fase inicial, consiste na seleção e levantamento preliminar e, em seguida é feita a identificação e documentação do bem a ser tombado para a respectiva montagem do dossiê.

Desta maneira, a problemática desta monografia é: Quais são as políticas públicas culturais voltadas para a preservação do Patrimônio Ferroviário? Qual é a simbologia do patrimônio ferroviário para a localidade?

Em vista disso, a pesquisa trabalha a dimensão simbólica e política como forma de pensar estratégias para a preservação e valorização patrimonial, de modo que, sejam evidenciadas e garantam, a preservação da memória e da história local por meio de ações de educação patrimonial.

1. REFERENCIAL TEÓRICO

1.1. Os debates em torno à ferrovia - A questão ferroviária no Brasil

Quando o assunto diz respeito às ferrovias no Brasil, é possível observar que a sua implantação data do período Imperial, momento em que os meios de navegação, embora tivessem um papel principal, já não supriam as necessidades logísticas de transporte, uma vez que era preciso pensar em formas de comunicação e transportes terrestres.

A respeito da construção das estradas de ferro no Brasil é possível verificar em Freire e Lacerda (2017, p. 564) que:

Estabeleceram-se no território brasileiro, a partir da segunda metade do século XIX, sob a influência do modelo inglês e seguindo o padrão de concessões para sua construção. Ora seguiam caminhos históricos, construídos no período colonial, acompanhando a costa litorânea do Brasil, ora desbravavam o interior.

A primeira linha de estrada de ferro inaugurada por Dom Pedro II no Brasil, data de 1854, ligava o Porto de Mauá a Fragoso, no Rio de Janeiro com 14km conforme destaca Ghirardello (2002, p.18) “[...] mas apenas em 1854 é aberto o primeiro trecho ferroviário brasileiro, inaugurado por Mauá. O pequeno percurso, de 14 quilômetros, ligava a atual cidade de Mauá à Estação de Fragoso e teria limitado relevo econômico.”

Dessa forma, o governo imperial buscou atrair investidores para as estradas ferroviárias e um dos principais investimentos nesse quesito foram os de origem britânica. Assim o objetivo era expandir as estradas de ferro no país fazendo estabelecer comunicação com as áreas mais remotas com a finalidade de comercializar e exportar.

Embora fossem criados planos e projetos de viação não foi possível construir uma linha férrea integrada num primeiro momento. Entretanto, em meados do século XX foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) – da qual a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) fez parte – em 1957, por meio da Lei 3.115, com o objetivo de administrar as estradas de ferro de propriedade do Governo Federal. Apesar da integração das linhas férreas, a RFFSA foi dissolvida em 1999 e extinta no ano de 2007.

É possível notar que a década de 1960 no país é marcada por um panorama de mudanças, em especial porque a indústria ferroviária ficou estagnada em razão da valorização do transporte rodoviário tendo em vista que as ferrovias não priorizavam o transporte de passageiros.

1.2. “O Preserve”, o Iphan e o Patrimônio Ferroviário

No mundo, em decorrência da segunda guerra (1939-1945) houve a destruição do patrimônio industrial, mas, por outro lado, buscou-se um reconhecimento cultural desses bens a partir de promoção de debates internacionais acerca do assunto, em especial por meio de eventos como o I Conferência Internacional para a Conservação do Patrimônio Industrial de 1973, que de certo modo resvalou no cenário brasileiro.

Em âmbito brasileiro, o Preserve – Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes foi criado em 1980 pelo Ministério dos transportes cujo objetivo era preservar o acervo de transportes no Brasil, o que fez criar centros de preservação da memória ferroviária. Contudo, foi criado o setor de patrimônio histórico ferroviário na RFFSA.

Por outro lado, no ano de 2007 por meio do decreto nº 6.018 o Iphan fica incumbido da preservação dos bens da ferrovia, em especial, com relação à RFFSA, pois caberia ao Iphan “receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA” (BRASIL, 2007). O acervo é composto de documentos, relatórios técnicos, processos judiciais trabalhistas.

Nesse sentido, as leis que regem o patrimônio ferroviário são:

- Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988).
- Lei 11.483 de 31/05/2007 (BRASIL, 2017).
- Decreto 6.018/2007 alterado pelo decreto nº 6.769/2009 (BRASIL, 2009).
- Portaria nº 407 de 21/12/2010 (BRASIL, 2010).

Desse modo, é importante destacar o que preceitua o artigo nono da lei 11.483 de 31/05/2007 que normatiza o patrimônio ferroviário no país de forma específica. O referido artigo destaca a incumbência do Iphan a respeito do patrimônio ferroviário conforme é possível perceber: “Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.” (BRASIL, 2007).

Assim, a atuação do Iphan com relação à memória ferroviária diz respeito ao entendimento de que a preservação está intrinsecamente ligada as culturas e consequentemente as particularidades e especificidades dos diferentes grupos em determinado tempo e espaço.

Nesse sentido, em 2010 foi instituída, por meio de portaria, a Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, na qual, conforme o artigo primeiro, “serão inscritos todos os bens reconhecidos como detentores de valor artístico, histórico e cultural” (BRASIL, 2010). Além disso, foi instituída a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário para aplicação

do artigo 9 da lei 11.483 de 31/05/2007 (BRASIL, 2007). Convém apontar que no referido artigo consta os seguintes incisos:

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o Iphan deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante:

I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos;

II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas, dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de Apoio à Cultura - PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991.

Nesse sentido, considerando a memória ferroviária, pensar políticas públicas é imprescindível trazer o conceito de patrimônio ferroviário já que está ligado ao conceito de público e os seus respectivos problemas de acordo com João Pedro Schmidt, cientista político, a afirmar que “o conceito de política pública remete para o conceito do público e seus problemas.” (SCHMIDT, 2008, p. 2310).

Conforme destaca o autor, o cerne do problema está nas discontinuidades do regime democrático, pois as trocas de governo acabam gerando mudanças administrativas que repercutem diretamente nas ações de políticas públicas.

Assim, torna-se interessante defender uma política de preservação do patrimônio dando prioridade à permanência a um elemento que fez e continua fazendo parte da história do local, a locomotiva 01, a partir de ação de valorização cultural e tombamento considerando a lei 11.483 de 31/05/2007.

Uma política pública que envolva a todos tanto o Estado quanto à população uma vez que “Se a política pública significa o Estado em ação, promoção, pelo Estado de formas de executar aquilo que está no âmbito dos seus deveres, como se provoca essa ação? Quem/o quê o faz agir? Essa resposta se vincula a compreensão do que é o Estado” (MOLINA, 2012, p.591).

Em virtude disso, a dinâmica adotada para refletir a preservação do patrimônio local parte da memória coletiva de ex-ferroviários sem desconsiderar os demais moradores. Para isso, deve haver um planejamento estratégico de todo o processo de tombamento e valorização visando sua aplicabilidade voltada para ações de educação patrimonial.

A rigor, é conveniente trazer as perspectivas do Iphan acerca do Patrimônio ferroviário. O Iphan, para além de trazer a ideia de patrimônio como monumento considera as práticas culturais como patrimônio e, ao longo do tempo vem repensando os métodos de valoração, por isso a portaria de 2010 traz uma nova concepção acerca do assunto. Acerca disso, é possível assinalar que o documento Manual do Patrimônio Ferroviário realiza uma abordagem na qual traz alguns critérios para valoração e, para esta pesquisa é pertinente destacar os itens II e V do referido Manual:

II. A representatividade do Patrimônio Cultural Ferroviário nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais decorrentes da Iphan - Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional 28

implantação das redes ferroviárias e no processo de transmissão de informações;

V. O valor simbólico e social imbuído no Patrimônio Cultural Ferroviário, como parte do registro da vida de homens e mulheres comuns, e que, como tal, confere-lhes um importante sentido identitário (BRASIL, 2010, p. 27-28).

É de suma importância incentivar ações permanentes de modo que gerem responsabilidades sustentáveis com relação ao local de memória de modo que, haja o (re)conhecimento crítico por parte dos gestores sobre a realidade local.

Para tanto, deve haver um estudo minucioso, um estímulo à participação e, também à disseminação e transparência da ação a longo prazo.

Não menosprezando, portanto, a importância de projetos e ações efêmeras – de curto prazo –, acompanhadas, em paralelo de ações mais concretas e duradouras que, realmente, repercutam, transformem e contribuam para o fortalecimento da memória ferroviária local.

1.3. A criação e o papel da Noroeste do Brasil (NOB)

Em se tratando da NOB, ao voltar o olhar para a primeira metade século XX, a criação de uma Companhia Ferroviária para a construção da NOB desencadeou um processo que acabou ultrapassando as fronteiras físicas, históricas, culturais e sociais. O objetivo da NOB, por meio de seus representantes, era sair de Bauru em São Paulo e chegar a Corumbá, no estado de Mato Grosso.

Esse processo de ligação ferroviária que teve seus trabalhos inicialmente realizados pela NOB, no início do século XX, partindo de Bauru em São Paulo conferiu alguns problemas – de maior ou menor amplitude – como aponta o historiador Paulo Roberto Cimó Queiroz (1999) afirmando que ao longo do processo de construção da estrada foram relatados problemas com relação à estrutura dos dormentes e trilhos e de infraestrutura das estações ferroviárias. Além dos problemas citados, houve outro entrave: a estrada de ferro não ficou completamente pronta, o que acarretou na elaboração de um projeto de prolongamento.

Convém destacar que, no período de 1938 o presidente Getúlio Vargas criou a política de “Marcha para o oeste” com o objetivo de ocupar e, sobretudo, desenvolver a área do interior do Brasil, em outras palavras, o Brasil do fundão, não litorâneo. Diante disso, era imprescindível chegar ao interior e estabelecer comunicações como é possível perceber no seguinte trecho “Com o intuito de pensar esta conexão entre os estados Getúlio lança em 1938 a Marcha para o Oeste. O projeto da Marcha visava proteger o território a partir do povoamento para o interior[...]” (ARRAIS, 2016, p. 5).

Com isso, é importante salientar que, em se tratando da ligação ferroviária com a fronteira oeste brasileira, a NOB fazia a ligação do Porto de Santos em São Paulo até o distrito de Porto Esperança, porém não chegava ao município de Corumbá. Assim, tudo o que chegava de trem desembarcava em Porto Esperança, de onde a baldeação era feita para a cidade de Corumbá via navegação fluvial sendo que o transporte de passageiros era feito ou pelo vapor Fernandes Vieira ou pelo Cidade Branca.

À época, Corumbá era um município que possuía seis distritos, do qual Ladário e Porto Esperança, este último distante 70km² do centro urbano de Corumbá, faziam parte. O distrito do Ladário foi emancipado ao longo do processo de ligação ferroviária internacional pela lei estadual nº 679 de 11 de dezembro de 1953 e instalado em 17 de março de 1954. Os moradores daquela região tinham o rio Paraguai como meio de comunicação e navegação realizado por meio dos portos de Corumbá, Ladário e Porto Esperança.

Nessa perspectiva, com a chegada da estrada de ferro esse panorama de comunicação via fluvial foi mudando gradativamente, embora os problemas supracitados acabassem por paralisar as obras em 1914 sem cumprir o seu destino: fazer chegar os trilhos até a cidade de Corumbá.

Em razão disso, na década de 1920, houve a preocupação com o projeto de prolongamento para que a linha férrea fosse efetivamente construída, o que se pode perceber na carta do chefe da Comissão dirigida ao diretor da Noroeste:

Submeto a vossa apreciação os desenhos referentes ao projeto de prolongamento de nossa linha até a cidade de Corumbá, acompanhado dos orçamentos aproximados das despesas de construção; esses orçamentos abrangem: trabalhos preparatórios, trabalhos de escavação, obras d'arte corrente, obras de arte especiais, via permanente, linha telegráfica e edifícios e dependências (SARAHYBA, 1928, p. 1).

Desse modo, a estrada de ferro Noroeste do Brasil, a partir do prolongamento de 70 km², chegou a Corumbá no ano de 1952 e, nesse entroncamento, a estrada de ferro Brasil-Bolívia foi construída.

1.4. A Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro Boliviana (COMIXTA¹)

As relações diplomáticas do Brasil com a Bolívia foram marcadas pela questão da disputa do território do Acre que, deu início à Revolução Acreana e, teve seu fim com a assinatura do Tratado de Petrópolis. Firmado entre os países do Brasil e da Bolívia no dia 17 novembro de 1903 em Petrópolis, no Rio de Janeiro, o Tratado de Petrópolis acabou se tornando exemplo circunstancial de relação internacional que, além de estabelecer o fim do confronto, tinha como objetivo ser uma política de comunicação continental com vistas ao desenvolvimento do comércio.

Passando por algumas alterações ao longo do tempo, o Tratado foi modificado no que diz respeito aos traçados iniciais como em seu artigo III que, por exemplo, obrigou o Brasil a ligar Santo Antônio do Madeira à Guajará-Mirim, no Mamoré, por uma estrada de ferro, com um ramal de vila Murtinho a vila Bella, na Bolívia (BRASIL, 1904). Modificado pelo Protocolo de novembro de 1910, aprovado e sancionado pelo Brasil em 1912 que alterou, por proposta da Bolívia, este traçado que deveria ser o ramal partir da cachoeira do pau grande, no Mamoré, a montante de Villa Murtinho, e atravessar esse rio em demanda da margem direita do Beni, acima da cachoeira-esperança. (BRASIL, 1910). O Brasil, por sua vez, comprometeu-se a construir a estrada de ferro Madeira-Mamoré e mais tarde a Bolívia pagaria a despesa.

O interesse na efetivação da ligação ferroviária internacional também estava relacionado aos potenciais econômicos da Bolívia, conforme o documento “Realidades de uma política continental de comunicações ferroviárias” produzido pelo engenheiro-chefe Whately:

Este sistema ferroviário sub-andino pode dizer-se que surgiu de um apelo das riquezas potenciais do oriente boliviano. [...] O futuro econômico da Bolívia está no oriente: centro, norte e sul. Todas as suas possibilidades econômicas estão ali, única região geográfica propícia a uma vida econômica fácil e normal. Ali se localizam as principais reservas da riqueza potencial boliviana: petróleo, minerais, planícies, rios, terras férteis para agricultura e pecuária. (WHATELY, 1952, p. 15).

Desse modo, a começar pela análise dos documentos das relações exteriores do Brasil ao longo do século XX nota-se um significativo e contínuo diálogo diplomático com a Bolívia a respeito da ligação ferroviária, entretanto é importante frisar que no ano de 1938 além do Tratado de Ligação Ferroviária foi firmado também o Tratado de Saída e Aproveitamento do Petróleo (assinado pelo Brasil e a Bolívia em 25 de fevereiro de 1938 foi ratificado em 05 de

¹ Cumpre destacar que, existem duas grafias para a palavra Mixta, uma com “x” outra com “s”, no entanto, foi adotada a de origem espanhola (já que era um acordo com a Bolívia) porque é dessa forma que está grafada nos documentos aqui utilizados como fontes.

setembro e promulgado 5 de outubro do mesmo ano. Devido as notas reversais acrescidas em 28 de março de 1958 recebeu o nome de Acordo de Roboré e o Tratado de Extradicação, assinado pelo Brasil e a Bolívia no Rio de Janeiro em 25 de fevereiro de 1938 foi aprovado pelo Decreto nº345 de 22 de março de 1938 (BRASIL, 1938).

Face ao exposto, foi no contexto de construção do prolongamento da NOB que o distrito do Ladário apareceu já que havia a preocupação de como o transporte do material seria feito. Os materiais e equipamentos necessários para a construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia tinham de ser transportados por via fluvial e como não havia o prolongamento da estrada de ferro de Porto Esperança até Corumbá, Ladário foi o local escolhido para o estabelecimento dos trabalhos da Comixta. Quer dizer que antes do prolongamento da estrada de ferro Noroeste do Brasil, os materiais chegavam até Porto Esperança e de lá eram levados em embarcações para o Porto do distrito do Ladário.

Cumprir destacar, dessa maneira, a substantiva contribuição de Queiroz (2004) feita na sua tese de doutorado sobre a NOB “Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX”, que trata do processo de construção da referida estrada e aponta as iniciativas, os estudos e a importância da ligação ferroviária do Brasil com a Bolívia:

A questão, de todo modo, reaparece em nosso período já no relatório de Arlindo Luz, segundo o qual “urge” levar as linhas da NOB até Corumbá e daí a Porto Suarez (Bolívia), visando a uma futura ligação transcontinental. Nos relatórios da NOB, todavia, esse tema voltaria a aparecer apenas em 1927, quando é informado que se haviam iniciado novos estudos para a construção dos trechos restantes (QUEIROZ, 2004, p. 61).

É possível perceber que havia certa urgência na construção e extensão dos trilhos da NOB até Corumbá para que estes chegassem à Bolívia, em outras palavras, a urgência em dar início aos trabalhos de construção do ramal que ligaria a cidade de Itapura em São Paulo até Corumbá e, em seguida poder facilitar o processo para que se construísse a estrada de ferro que até a Bolívia.

Nos estudos realizados pela NOB já estava prevista a ligação transcontinental e, por isso, no dia 03 de setembro 1925 foi assinado o Protocolo Ferroviário, resultado das discussões e debates sobre a ligação ferroviária internacional que começaram na década de 1920 e, no entanto, essa ligação tornou-se realidade e começou a sair do papel a partir da assinatura de dois documentos, a saber: do Protocolo de 25 de novembro de 1937 que criou a Comixta para os estudos e construção dos trilhos até a Bolívia e do Tratado de Ligação Ferroviária em 1938.

Nesse sentido, em 25 de fevereiro de 1938 na cidade do Rio de Janeiro foi assinado o Tratado de Ligação Ferroviária entre os governos do Brasil e da Bolívia com o objetivo de estabelecer as comunicações ferroviárias. Assim, foi criada a Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana, a Comixta. Ressalto que esta sigla é bastante utilizada na documentação do período para designar a Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro Boliviana ou Boliviana Brasileira como consta nos documentos diplomáticos da Bolívia. Por isso, utilizarei da mesma sigla para me referir a Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana.

Ora, a Comixta foi criada no período em que estava em construção o trecho final da Noroeste do Brasil, isto é, do prolongamento de Porto Esperança até Corumbá. O objetivo da Comixta era, portanto, construir a estrada de ferro de Corumbá, no Brasil, até a cidade de Santa Cruz de la Sierra na Bolívia.

Ademais, as funções da Comissão Mixta Boliviana Brasileira de Estudos do Ferrocarril Corumbá-Santa Cruz foram regulamentadas em 24 de maio de 1938.

2. METODOLOGIA

2.1. O Patrimônio e a memória ferroviária

Conforme Pollak (1992, p. 5) a identidade tem como elemento constituinte a memória “[...]tanto individual como coletiva, na medida em que ela é também um fator extremamente importante do sentimento de continuidade e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si.”

Nesse sentido, a História Oral é utilizada como instrumento de pesquisa considerando o que Pollak (1992, p. 8) ressalta “agora, é óbvio que a coleta de representações por meio da história oral, que é também história de vida, tornou-se claramente um instrumento privilegiado para abrir novos campos de pesquisa”.

Por esse motivo que a presente pesquisa se fundamenta na metodologia histórica da História Oral, em que, por meio de entrevistas, foi possível entender a memória ferroviária local. Desse modo, foram feitas três entrevistas e tratamento de transcrição a fim de compreender a simbologia carregada pelos trilhos.

A busca e o interesse pela história local são formas de preservar e reconhecer. Nesse aspecto, Tomaz (2010, p. 2) enfatiza que:

Ao se contemplar um espaço de relevância histórica, esse espaço evoca lembranças de um passado que, mesmo remoto, é capaz de produzir sentimentos e sensações que parecem fazer reviver momentos e fatos ali vividos que fundamentam e explicam a realidade presente. Essa memória pode ser despertada através de lugares e edificações, e de monumentos que, em sua materialidade, são capazes de fazer rememorar a forma de vida daqueles que no passado deles se utilizaram. Cada edificação, portanto, carrega em si não apenas o material de que é composto, mas toda uma gama de significados e vivências ali experimentados.

Logo, o conhecimento do patrimônio cultural local por meio da educação patrimonial dá a possibilidade de enxergar e manter viva a memória que, por sua vez, é socialmente construída. A importância do reconhecimento permite à memória coletiva a comemoração, a celebração por meio de um monumento ou de elemento intangível. Por meio desse reconhecimento, é possível salvaguardar, preservar e dar continuidade, no entanto, antes é importante haver uma mobilização para que esses bens sejam ao menos tombados a nível municipal.

Por isso, a metodologia adotada consistiu na pesquisa histórica em fontes documentais, visita aos locais e entrevistas com as pessoas que trabalharam na construção da estrada de ferro, com a finalidade de apresentar e analisar o patrimônio ferroviário que a cidade possui.

As entrevistas foram realizadas na própria casa do entrevistado, em que o primeiro contato foi feito via ligação telefônica. Depois de feitas e transcritas, as entrevistas foram devolvidas ao entrevistado, uma questão de ética em História Oral.

Após essa fase, foram selecionados trechos de cada relato com a finalidade de compor esta abordagem numa perspectiva histórica considerando a formação do patrimônio local que faz parte da memória não só dos entrevistados, mas dos demais moradores.

A partir disso, é preciso pensar estratégias que visem o estímulo a políticas de preservação e valorização, possibilitando, desta forma, que as presentes e futuras gerações conheçam a própria história e, sobretudo, tenham orgulho dela, despertando assim, o sentimento de pertença e identidade, em especial relativo à memória ferroviária local.

3. ANÁLISE DOS DADOS E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

3.1. A memória ferroviária em Ladário

O Patrimônio Cultural e Artístico que o município de Ladário/ MS abriga, é dinâmico e significativo, por isso, demanda políticas para sua preservação. Nessa perspectiva, entender como a diversidade do patrimônio cultural em Ladário é percebida pelos ladarenses torna-se interessante, em especial, no que diz respeito às ações que veem sendo feitas para garantir a preservação e reconhecimento desses bens que se constituem tanto de natureza material quanto imaterial.

Em razão do valor histórico-cultural, o Pórtico do Arsenal de Marinha foi tombado no ano de 2014 pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional (Iphan).

Cumprе destacar, que os bens culturais de Ladário não são tombados a nível municipal e ao que parece, não há iniciativas de reconhecimento de tais bens nessa esfera, entretanto, por iniciativa de um cidadão ladarense houve, no ano de 2016, o reconhecimento simbólico, histórico e religioso da imagem da padroeira da cidade, Nossa Senhora dos Remédios.

Nessa linha de raciocínio, em Ladário, no que diz respeito ao processo de registro do patrimônio imaterial mais especificamente, ao banho do São João, o Iphan realizou no ano de 2015, a primeira etapa, que consiste na seleção e um levantamento preliminar de dados a fim de registrar o referido banho por seu valor cultural, histórico e pela tradição mantida pelos chamados Festeiros de São João.

De acordo com Santos (2015, p. 2), em seu texto *O São João nos relatos dos festeiros tradicionais no município de Ladário*, o São João era comemorado pelas famílias:

O São João de Ladário nascera nas casas das famílias ladarenses e nas fazendas da região segundo relatos dos moradores mais antigos do município e, com isso, muitas famílias fizeram promessas e as pequenas festas em homenagem ao referido santo se expandiram e se consolidaram por toda a cidade.

O São João é uma festividade praticada no município há mais de 70 anos, segundo os relatos dos moradores mais antigos, estes afirmam que as atividades começaram nas casas das famílias que mantiveram a tradição – que é praticada nos dias atuais – de ir até o rio Paraguai e banhar o santo na água.

Logo, percebe-se que o processo de registro do banho de São João é uma ação feita pelo Iphan visando a preservação da tradição de banhar o santo, São João, nas águas do rio Paraguai.

Para além disso, no que diz respeito às representações construídas pelas pessoas com relação aos lugares de memória da ferrovia, que é objeto desta pesquisa, é possível notar que o lugar onde foi instalada a Comissão Mixta Ferroviária Brasileira Boliviana pode ser nomeado como um patrimônio ferroviário a ser preservado.

É importante enfatizar que, esse projeto da Comixta surgiu em decorrência do Tratado de Petrópolis assinado em 1903 e aos demais acordos firmados entre o Brasil e a Bolívia. Desse modo, foi definida anos mais tarde, meados do século XX, a construção da estrada de ferro que ligaria o Brasil, em Corumbá-MS – município do qual Ladário era distrito – até a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra.

Nesse sentido, a área portuária do distrito do Ladário funcionou sede das oficinas de construção de vagões e gôndolas da Comixta. Por isso, esta monografia realiza uma análise da atual situação ferroviária no Ladário, em especial, referente aos resquícios históricos daquele período.

A dimensão simbólica e política, além de se constituírem formas de pensar e elaborar estratégias no âmbito do Patrimônio e Cultura, são, sobretudo, elementos de análise do contexto que dão alicerce para propor ações permanentes de preservação e continuidade, de modo que, faz perceber que a cultura é dinâmica e reflexiva, envolta a um sistema de significados. Tal proposição, remete a uma ligação do tradicional com o moderno, na medida em que, a invenção/reinvenção (HOBBSAWN, 1984) das tradições são abraçadas pelo surgimento de novas tecnologias que provocam mudanças e transformações, mas, que ao mesmo tempo, suscitam resistência por meio das permanências.

O valor cultural diz respeito ao valor atribuído a determinado bem ou conjunto de bens de sociedades ou grupos. Quem atribui o valor cultural são as pessoas. Nessa perspectiva, alguns elementos devem ser considerados para que sejam estimados quando se diz respeito aos lugares e eventos de memória. O reconhecimento dos lugares de memória se dá à medida que recebe visitas e em que há uma relação de pertencimento.

No que diz respeito ao levantamento bibliográfico é oportuno destacar que foi feito na internet por meio dos sites oficiais e na busca em banco de dados de dissertações e teses das universidades elencadas abaixo. Cita-se apenas as referências bibliográficas abaixo porque são as que mais se aproximam desta pesquisa no sentido de refletir acerca da história ferroviária e do patrimônio ferroviário.

Agora, no que tange às fontes pesquisadas, a coleta foi feita por meio da pesquisa pessoalmente nos arquivos e consultas aos documentos escritos oriundos da Câmara Municipal

de Corumbá. Esses documentos são atas, ofícios, relatórios tanto do legislativo quanto do executivo. Além disso, os jornais disponíveis online no site da Hemeroteca Biblioteca Nacional.

Logo, a reunião dessas fontes e leitura desses documentos e relatórios proporcionaram a reflexão histórica sob a ótica da preservação do patrimônio ferroviário.

Diante do exposto, cabe enfatizar que existe um número significativo de produções acadêmicas – dissertações e teses – que tratam do assunto sob a ótica do patrimônio, como é o caso da tese em História de Lucina Ferreira Matos “Memória Ferroviária: da mobilização social à política pública de patrimônio”, defendida pelo CPDOC/RJ em 2015, que trabalha a importância da valorização do passado ferroviário e a atuação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) nos aspectos de preservação da ferrovia.

A autora, ao fazer a análise das revistas ferroviárias, que possuíam edições por temas, explicita que “a introdução do passado ferroviário como elemento de atenção social e política de fato produziu, como observado pela leitura das revistas, a interpretação da memória ferroviária como um ‘pacote de recordações’ acionado pelo conjunto de bens materiais[...]” (MATOS, 2015, p. 69). Essa afirmação leva à compreensão de como se dá a interpretação do passado ferroviário associando-o aos bens materiais.

Já a tese de Rodrigo Modesto Nascimento, defendida pela PUC/SP, cujo título é “O patrimônio cultural na cidade de Marília: entre a preservação e o ‘progresso’, 1985-2012” trata das concepções locais ao analisar a atuação dos agentes sociais e políticos da cidade de Marília considerando os discursos de progresso e preservação do patrimônio.

Pelo Programa de Mestrado Profissional do Iphan foram desenvolvidos trabalhos que auxiliaram esta pesquisa, como é o caso da dissertação “Trilhando memórias: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da estrada de ferro Madeira-Mamoré”, defendida em 2012, na qual é feita uma abordagem voltada para a memória e o cotidiano dos trabalhadores bem como das práticas de preservação da estrada de ferro Madeira-Mamoré versando ainda acerca do processo de patrimonialização.

Um bem tem valor quando remete significados para a sociedade, nesse sentido, o patrimônio tem um significado coletivo para a comunidade ladarense, pois é possível observar a diversidade de lembranças por intermédio da memória dos moradores como forma de evocar um tempo que já se foi, mas ao mesmo tempo, um espaço que ficou e que deve ser preservado para a construção da história local, em especial no que diz respeito à ferrovia.

Um passo fundamental e relevante não é somente desenvolver um discurso ético, social e político sobre memória e preservação do patrimônio, mas buscar a implantação ou inserção de uma aula dentro da disciplina de História para o ensino da história local que garanta o

reconhecimento, a preservação e valorização do Patrimônio em Ladário com foco para o ferroviário.

É imprescindível interpretar a carga de historicidade que o patrimônio de Ladário possui para que aja o aprofundamento dos estudos com relação a eles. Identificar os atores envolvidos no projeto (trabalhadores da ferrovia) e observar como se dá a relação dos ladarenses e, acima de tudo, apreender os sentidos atribuídos a determinada identidade pois é a partir da construção da identidade histórica e da memória local que surge a ideia de pertencimento.

Partindo dessa premissa, é preciso demonstrar como se deu o processo de entrevista e coleta de dados que compõe este trabalho. As entrevistas foram realizadas no ano de 2015 num momento em que entrevistava moradores para a dissertação de mestrado a respeito da emancipação político-administrativa de Ladário/MS.

Na dissertação de mestrado da autora desta monografia foram realizadas 10 entrevistas, no entanto, dessas 10, havia três entrevistas ex-ferroviários da Comixta e, diante desse cenário, as entrevistas foram conduzidas para a ferrovia no intuito de usá-las futuramente para um processo de doutorado.

Tais entrevistas, num total de três, foram feitas na própria casa do entrevistado com utilização de um gravador digital cuja duração foi de aproximadamente uma hora cada e, posteriormente, foram feitas as transcrições.

Havia um roteiro preparado, entretanto, o entrevistado ficou à vontade para falar a respeito das lembranças e, assim, a entrevista fluiu sem interrupções. É importante destacar, que, no roteiro de perguntas, uma das questões dizia respeito à ferrovia uma vez que o fato da estação internacional não ter sido construída em Ladário provocou os líderes ladarenses a lutar pela emancipação do distrito conforme está destacado na produção de João Lisbôa de Macedo, escritor memorialista local.

Abrindo novos campos de pesquisa, a história oral possibilita a escrita de uma história que não está registrada e, por este motivo, agora é oportuno apresentar alguns trechos de relatos dos ex-ferroviários para melhor compreensão do estudo proposto.

De acordo com o relato de Vianna (2015), filho de Tancredo Gomes de Campos Vianna que foi o primeiro chefe de estação da Comixta na região da fronteira oeste brasileira e que trabalhou na construção da estrada de ferro que ligou o Brasil à Bolívia, a contribuição da Comixta diz respeito ao surgimento de algumas cidades bolivianas:

O Brasil fez a estrada para Bolívia tirando a Bolívia do isolamento como já disse e, por onde ele passou fez uma cidade: fez Porto Suarez, fez Carmen que fica ali ao lado de Águas Calientes, fez a estrada de Roboré - estou falando as

idades maiores né-, a cidade de São José, a cidade de Bailon e até Guaracache que fica perto de Santa Cruz. Nessa área toda a gente conhece trecho por trecho porque a gente trabalhou nessa estrada (VIANNA, 2015, s.p.)²

Ao ser instalada na região, ao que os documentos apontam, a Comixta proporcionou àquela localidade um certo crescimento, pois conforme o relato de Macedo (2015), ex-torneiro mecânico da Marinha, a chegada da estrada de ferro foi significativa:

Há um tempo atrás veio a Comissão Mixta para fazer a estrada de ferro Brasil-Bolívia que foi determinada pelo presidente Getúlio Vargas. Isso já foi no começo do ano de 39/40 por aí. Isso eu me lembro. Justamente na mesma época vieram inaugurar o Dique Seco na Marinha. O dique já foi outra Companhia que veio fazer o dique, foi a Raja Gabaglia. Então dessa Comissão Mixta trouxe a Companhia de São Paulo, Sotema (Sociedade Técnica de Materiais) que vieram para montar os vagões aqui em Ladário. Aí veio Getúlio Vargas para inaugurar um trecho da Brasil-Bolívia em 1941 (MACEDO, 2015, p. 7).

Considerando ainda os relatos, a significativa chegada de migrantes na região deu-se em decorrência das notícias de oferta de emprego que circulavam no Brasil. Caracterizada como promissora, a oferta de empregos em jornais atraía os olhares de muitas pessoas segundo destaca o senhor Vianna (2015):

Os jornais da época faziam muita propaganda de uma estrada de ferro que estava nascendo na região e que precisava de centenas de funcionários. A essa procura meu pai veio. Meu pai foi chefe de estação no Rio de Janeiro, São Paulo, Minas, era ferroviário. Chegamos aqui em 1942. Uma viagem de quatorze dias e quatorze noites. Hoje em dia se faz bem mais rápido, mas na época para começar a estrada, cada cidade que se baldeava demorava pra caramba. Chegando em Porto Esperança - porque a Noroeste não chegava aqui - então baldeava no Cidade Branca ou Fernandes Vieira. Eram dois navios a vapor que faziam Porto Esperança-Corumbá (VIANNA, 2015, s.p.).

Dessa maneira, parece que o movimento migrante foi acarretado pela oferta de emprego na construção da estrada de ferro e, por isso, Vianna (2015) descreveu ainda as dificuldades enfrentadas pelos trabalhadores e as péssimas condições de abrigo:

Essa estrada foi muito sofrida porque morreu muito nordestino e muito mineiro. Os jornais da época notificavam que estava aqui uma grande empresa e que era bom, mas quando chegava aqui, a maioria morria de maleita, de paludismo. Era bem insalubre o lugar e não tinham casas para a pessoa morar. Morava dentro de vagão como nós moramos também dentro de vagão durante um bom período até que as casas fossem feitas. (VIANNA, 2015, s.p.).

Num outro relato, Carvalho (2015) que atuou como artífice de mecânica afirma que trabalhou na Comixta até o ano de 1962 e descreve como conheceu Vianna: “Quando eu tinha

² Todas as entrevistas contidas nesta monografia foram concedidas à autora.

18 anos conheci Edelberto lá na Bolívia porque o pai dele era da Comissão Mixta e ele trabalhava nas estradas. Tinham muitos brasileiros lá na Bolívia. Foi em São José que conheci ele [...]” (CARVALHO, 2015, s.p.).

Inicialmente, Carvalho (2015) começou como ajudante de mecânica quando tinha seus 15 anos de idade. Logo trabalhou como artífice de mecânica (manutenção de máquinas). Ao todo, trabalhou na Comixta 7 anos e 8 meses. O pai era encarregado de restaurante e chefe de cozinha. Depois do encerramento dos trabalhos da Comixta, no dia primeiro 1 de novembro de 1963, foi transferido para a Marinha devido ao aproveitamento dos funcionários.

No que tange à questão de boa moradia e qualidade de vida, Carvalho (2015) assinala que em 1956 quando foi para Ladário ficou morando na Comixta “Quando vim em 1956, fiquei em Ladário, morando na Comissão Mixta. Mesmo depois que parei de trabalhar na Comissão e fui trabalhar na Marinha, fiquei morando na Mixta até 1975. O pessoal da Noroeste também tinha direito de morar na Comissão Mixta”.

Em razão da instalação da Comixta, originou-se o bairro hoje popularmente conhecido como Mixta e oficialmente Boa Esperança. Desse modo, a Comixta configurou-se como uma minicidade:

Essa Comissão Mixta era uma minicidade, tinha cinema, luz elétrica e restaurante que fornecia a comida para os trabalhadores. Tinha as casas que a Comissão Mixta fez. O cinema acontecia uma vez por semana no restaurante. Coisa que Ladário não existia na época. Ladário não tinha cinema nem luz, só no lampião (CARVALHO, 2015, s.p.).

A partir do relato do senhor Carvalho observa-se os elementos que caracterizavam o que os trabalhadores da época chamavam de minicidade.

Parece que, com o fim dos trabalhos da Comixta a área da minicidade não foi devolvida ao município num primeiro momento e entre os anos de 1963 e 1964 que voltou a integrá-lo. Com isso, os ex-ferroviários tiveram de ser reaproveitados sendo que significativa parte deles foram para a Marinha, alguns foram para a Noroeste, para a Bacia do Prata, para o IBGE em Cuiabá e outras repartições federais.

O aproveitamento dos funcionários foi respaldado pela lei federal nº 1.998 de 01 de outubro de 1953 que dispõe sobre a transferência dos empregados brasileiros da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana da União, como extranumerários (BRASIL, 1953).

Em vista disso, da mesma forma como a minicidade surgiu, com a instalação da Comixta, foi com ela encerrada. A minicidade durou o tempo que a Comixta realizou seus trabalhos, pois após esse período ficou fadada ao abandono de modo que gerou o sentimento de

revolta daqueles que lá moravam. Hoje, segundo os relatos, o que restam são os resquícios do que foi considerado um dos “melhores” bairros da região em meados do século XX.

Contemporâneo daquele contexto, Macedo (1999, p. 7) afirmou que existia a esperança na construção de uma estação internacional ferroviária no porto Malheiros em Ladário, já que foi no referido local que a Comissão Mixta Ferroviária Brasileira-Boliviana havia instalado suas oficinas.

Escritor e poeta ladarense, Macedo ao longo de sua vida escreveu algumas obras entre textos e poemas sobre a região pantaneira, dentre elas é possível citar “Fagulhas de sol”, “Sopa Paraguaia”, “Monografia Ladarense”, “Maria Fulgência”, “Cristo Filho de Deus” e “Jesus Filho do Homem”. Os trabalhos do poeta e escritor Macedo tornam-se significativos porque era um militante ladarense que, além de ocupar a cadeira na Academia Corumbaense de Letras, foi um dos vereadores na primeira administração após a emancipação político-administrativa. Como escritor de textos, fundou ainda o Jornal *O Ladarense* com o slogan “O jornal é a ata da sessão permanente da vida de um povo”.

Segundo Macedo (1997) livro *Monografia Ladarense*, o principal motivo dos representantes lutarem pela autonomia do distrito do Ladário estaria ligado à esperança de que a estação internacional da ferrovia fosse construída no Ladário, o que não aconteceu:

[...] nela seria construída a estação internacional de estrada de ferro, fazendo a interligação com os navios, o que infelizmente não aconteceu, em face da hegemonia de Corumbá sobre Ladário e por motivo de receber pouca assistência que a prefeitura de Corumbá proporcionava a Ladário, partiu-se para autonomia e começou como subprefeitura e depois como município. (MACEDO, 1997, p. 7).

O autor, que é um memorialista, justifica a busca pela autonomia político-administrativa do Ladário considerando a manobra engenhosa dos líderes de Corumbá ao fazer com que a estação internacional não fosse construída no distrito, o que conseqüentemente acarretou a inutilidade da área.

Cabe-se questionar até que ponto realmente existiu essa esperança – se existiu –, pois nos documentos relativos à estrada de ferro, parece que não houve a intenção de se construir o mencionado empreendimento no porto do Ladário, local que serviu como suporte – sede das oficinas – para a construção dos trilhos.

3.2. A importância do Porto do distrito do Ladário no município de Corumbá

O início da construção visando a ligação ferroviária da cidade de Corumbá até a cidade de Santa Cruz de la Sierra na Bolívia se deu a partir de 1939. Diante disso, Queiroz (1999) aponta que após o início das obras o objetivo era fazer a ligação das pontas de trilhos:

Assim, enquanto não fossem ligadas as duas pontas de trilhos, de modo a permitir pelo menos um tráfego provisório, de serviço, todos os materiais necessários à frente aberta em Corumbá precisavam ser transportados pelo rio Paraguai, de Porto Esperança ao porto de Ladário, junto a Corumbá. (QUEIROZ, 1999, p. 42).

Estabelecer de imediato a ponta de ligação dos trilhos do Brasil à Bolívia facilitaria a logística do transporte – precário na época, de modo que, essa ligação provisória garantiria o transporte do material necessário à construção da estrada de ferro.

Nesse sentido, Queiroz, ainda em sua tese, dá destaque também a fala do engenheiro-chefe Whately “[...]. Na ausência do prolongamento, os citados materiais eram providos por via fluvial, sendo desembarcados no porto de Ladário – o que aliás exigiu a prévia construção de um pequeno trecho ferroviário ligando Ladário ao ponto inicial da Brasil-Bolívia[...]” (QUEIROZ, 1999, p. 43).

Deveria ser feita uma ligação ferroviária para fazer o transporte do material a fim de que chegasse a Corumbá. Essa ligação foi praticável a partir do Porto de Ladário, de onde os materiais eram desembarcados. Desse modo, no trecho do Relatório da Comixta é perceptível a relevância do porto do distrito do Ladário no cenário da construção da estrada:

[...] faltava ainda determinar um meio de comunicação fácil entre a estação inicial e a margem do rio Paraguay, para que ficasse assegurado o transporte dos materiais destinados aos serviços. Para êste fim impoz-se Ladário, subúrbio de Corumbá, situado a cinco quilómetros a jusante do rio Paraguay, aproveitando-se o local onde existia uma ponte de desembarque da antiga Companhia de Minas e Viação do Urucum, [...] e ainda facilitar a comunicação entre o Arsenal de Marinha do Ladário e a sede do 17º Batalhão de Caçadores (anexo nº 4) (WHATELY; TORRES, 1940).

Observa-se a importância estratégica do porto do Ladário para o processo de desembarque, uma vez que contava com uma ponte de desembarque desativada das Minas do Urucum construída em 1919 para atividades de exportação de minério. Para além disso, a importância do Arsenal de Marinha, transferida de Cuiabá e instalada na região desde 1873, era, em parte da sua área territorial que a Comixta atuava, o que fez gerar pequenos conflitos de acordo com o relato das atas do legislativo corumbaense como aparato militar da região.

É interessante assinalar ainda, que no Relatório da Comixta de 1938 recebeu destaque a construção do ramal do Ladário porque foram utilizados parte dos trilhos da antiga Companhia de Minas e Viação que fazia a extração do minério na região do Urucum:

[...] Para êste ramal, contava-se com os trilhos e materiais da antiga Companhia de Minas e Viação, inclusive três locomotivas pequenas abandonadas, que era possível reparar e pôr em estado de funcionamento. Para o futuro, depois que se construa o porto de Corumbá, impor-se-á a sua ligação á E. F. Brasil-Bolívia (WHATELY; TORRES, 1940).

Dessa maneira, foi feito o aproveitamento do local, que já estava em desuso, com a finalidade de efetuar os desembarques dos materiais importados que serviriam para a construção dos trilhos, vagões e gôndolas. Além do aproveitamento do local, foi feito o aproveitamento das locomotivas “abandonadas” pela Companhia, estas que num momento posterior – quando as atividades de construção dos trilhos estavam a todo o vapor – serviram para o transporte de funcionários e operários da Comixta.

Em decorrência da existência da linha férrea da Viação Urucum os custos com a construção dos trilhos foram reduzidos e a construção do referido ramal ficou sob a responsabilidade da firma “Geraldo de Rezende Martins” que concluiu as obras no mês de setembro de 1939 “[...] a construção desta linha foi executada pela firma Geraldo de Rezende Martins e os trabalhos iniciaram-se a 13 de abril de 1939. A 7 de setembro do mesmo ano, era inaugurado o ramal e nos últimos dias desse ano, ficaram concluídos todos os trabalhos complementares” (WHATELY; TORRES, 1940, p. 42).

Considerando a leitura e a interpretação inicial dos Relatórios da Comixta, é possível observar que o porto do distrito do Ladário funcionou como um importante ponto de apoio para a construção da estrada de ferro internacional em cumprimento aos acordos e tratados estabelecidos anteriormente entre ambos os países a começar pelo Tratado de Petrópolis e chegar até o Tratado de Ligação Ferroviária.

No tocante à inauguração do ramal do Ladário é pertinente frisar que foi noticiada pelo jornal O estado de Mato Grosso com o título “Inaugurado festivamente o ramal de Ladário da estrada de ferro Brasil-Bolívia” da seguinte forma:

O trem inaugural, lotado de autoridades [...] partiu de Ladário às 10 e ½ entre grandes manifestações de entusiasmo popular. A histórica viagem foi vencida galhardamente por uma pequena locomotiva de serviço [...] Toda Corumbá se comprimia no local em que se achava a estaca zero do ramal do Ladário [...]. (O ESTADO DE MATO GROSSO, 1939).

Paralelo aos jornais da época, aos documentos e ofícios das Relações Exteriores e aos Relatórios da Comixa é possível notar que os documentos do poder legislativo também tratavam da Comixa em debates feitos pelos vereadores nas sessões ocorridas na Câmara Municipal de Corumbá.

Diante do cenário apresentado, a Comissão Mixta, por meio dos trabalhadores, conseguiu cumprir as suas atividades e a inauguração da estrada de ferro Brasil-Bolívia deu-se em 1955 sob a presidência do Café Filho, Brasil e Paz Estensoro, Bolívia como é possível verificar na Figura 2.

Figura 2 - Inauguração da estrada de ferro Brasil-Bolívia na cidade de Santa Cruz de la Sierra



Fonte: Arquivo digital - Biblioteca Nacional

A inauguração da estrada de ferro acarretou no fim da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro Boliviana. A construção da estrada de ferro que ligava o Brasil a Bolívia foi feita em aproximadamente 20 anos e, assim, a Comissão foi extinta. O evento de inauguração da foi um evento que promoveu uma verdadeira festa entre brasileiros e bolivianos conforme argumenta:

Quando a Comissão Mixta acabou e entregamos ela lá em Santa Cruz em 1963, entregamos essa estrada com muita festa. Os bolivianos ficaram muito felizes com a entrega da estrada. Como já disse o Brasil fez várias cidades para a Bolívia. Uma amizade muito grande. Naquele tempo não tinha esse negócio de passaporte, boliviano e brasileiro entrava e saía da Bolívia e não

tinha também esse problema de droga que tem hoje, a gente nem conhecia o que que era isso. A Bolívia era outra né, então a fronteira também era outra, não tinha violência. Era um lugar de amizade e a Comissão mixta, lá em Ladário era festiva por que os bolivianos gostavam muito de festa né, tempo para baile. Então o pessoal descia lá para ver os bailes (VIANNA, 2015, s.p.).

Em seu relato nota-se a relação de amizade e a boa convivência entre os trabalhadores dos dois países, chegando a ter uma confraternização que reuniu brasileiros e bolivianos. Ressaltou também a importância da livre circulação nos dois países favorecendo uma relação amistosa no período em que a estrada estava sendo construída.

Parece que a área, com o fim dos trabalhos, não foi devolvida ao município num primeiro momento, somente entre 1963 e 1964. Nesse intervalo, a área da oficina foi alvo dos depredadores:

A Mixta quando acabou ficou aquelas casas, aquele galpão tudo montado, ela só levou os objetos que tinha dentro, os maquinários que entregou para a Bolívia. Não sabia o que fazer com a área, era só anexar ao município. O prefeito ficou observando a turma destruindo, cada um destruída, vinha destruía desmanchava casa, levava material, cada um fazia aquilo que queria. Foi onde a Marinha entrou para pôr ordem, então os fuzileiros navais ficavam dando serviço dia e noite ali para evitar depredação (VIANNA, 2015, s.p.).

De acordo com os relatos, a área ficou inutilizada e as casas abandonadas ou mesmo foram desmanchadas e, parece que não havia interesse em ficar morando ali tendo que, por vezes, a marinha intervir na situação até a área ser entregue para a Noroeste do Brasil.

De acordo com Vianna (2015), os moradores da Mixta ficaram desamparados, conforme relato a seguir:

Cortou a água, cortou luz, cortou tudo. Nós ficamos desamparados ali pegando água no rio, sem luz elétrica, sem nada, compreendeu? Ficou abandonado. Ninguém sabia o que fazer. A prefeitura não urbanizou, não procurou abrir rua, aquelas casas para passar para prefeitura como foi que Corumbá fez e outras cidades fizeram. Não. Ficou lá. Foi ficando em decadência, a Mixta foi acabando, as casas foram virando abandonada. Ali ele entregou para Noroeste do Brasil. A Noroeste passou a cobrar aluguel dos moradores como se ela fosse a dona do local. Aquilo era para ser da prefeitura e a Noroeste começou a cobrar aluguel. Eu me revoltei contra aquilo, falei eu não vou pagar. (VIANNA, 2015, s.p.).

Situação que explana e aponta um sentimento de revolta tendo em vista a aparente “inutilidade” da área que fez trazer problemas aos moradores. Os representantes do município se eximiram da área, ao passo que, a Noroeste em sua intervenção acabou cobrando taxas até então inexistentes. Problema que foi resolvido com a intervenção do governo estadual por meio

da mobilização dos moradores por meio de ofício. Nesse sentido, a mobilização proporcionou as estruturas necessárias como o serviço de saneamento e serviço de eletricidade.

3.3. Aproveitamento dos funcionários da Comissão Mixta Ferroviária Brasil-Bolívia

Quando se trata do fim da Comissão Mixta, Carvalho (2015) destaca que foi transferido para marinha:

Trabalhei até 1962 quando terminou a estrada de ferro Brasil Bolívia, chegou em Santa Cruz. Aí a gente entregou todo material que a gente tinha aqui em Ladário, era maquinário. Quando foi em 1963, no dia 01 de novembro, eu fui transferido para a Marinha porque a Comissão Mixta pertencia ao governo federal então a gente foi transferido para repartição pública federal. Trabalhei até aposentar na marinha (CARVALHO, 2015, s.p.).

Pelos relatos nota-se que houve o aproveitamento dos trabalhadores como, por exemplo, os mecânicos (de motor a diesel), torneiros, fundidores e outros. A grande maioria dos trabalhadores foram aproveitados pela marinha, alguns foram para Noroeste, Bacia do Prata, para Cuiabá no IBGE:

O governo federal fez a integração do povo para aproveitar os funcionários da Comissão Mixta que trabalharam na Bolívia. Então foi uma parte para marinha, outra para polícia federal, outro para Receita, Correio, Ministério do Trabalho por que eram funcionários federais. Então foi tudo redistribuído. Eu fui para marinha. Fomos entre 142 funcionários para marinha, sabe. A marinha na época não tinha estrutura para pegar tanta gente. (VIANNA, 2015, s.p.).

De todo modo, parte dos trabalhadores não ficaram desamparados porque houve uma preocupação de aproveitamento dos funcionários em razão da lei federal nº 1.998 de 01 de outubro de 1953. A marinha não pôde aproveitar todos os funcionários porque era um quantitativo grandioso e não haveria estrutura, nesse sentido, foi feita a distribuição dos trabalhadores entre as repartições ligadas ao governo federal.

3.4. Os resquícios da ferrovia na fronteira oeste

No que concerne aos resquícios da ferrovia na fronteira oeste e ao que consta no Manual do Patrimônio Ferroviário (BRASIL, 2013, p. 32) a respeito da proteção dessa espécie de bem é possível perceber que os bens móveis podem ser “Material Rodante – Locomotivas, carros de passageiro, carro-restaurante, vagões de carga, autos de linha, guindastes etc”. Nesse sentido, as locomotivas 01 e 02 foram as responsáveis por transportar pessoas, todavia da após o encerramento dos trabalhos da Comixta uma ficou na praça central e a outra foi devolvida para a Bolívia como é possível perceber no relato de Vianna (2015):

Então foi as locomotivas grandes que vieram porque antes da locomotiva vir em Ladário, já tinha duas locomotivas perto de Corumbá. O morro do Urucum tinha duas locomotivas, 01 e 02. A 01 é a que está ali em frente ao Correio né, a 02 nós entregamos na Bolívia no término da estrada. Então essa locomotiva 01 que tem ali, ela que fazia o passageiro Corumbá e Ladário. Funcionário da marinha, funcionário que trabalhavam aqui tudo pegavam carona nela. Ela tem um vagão anexo a ela e ela saía pela manhã cedo de Corumbá, trazendo os funcionários e não ia meio dia por que meio dia tinha o almoço, a empresa Comissão Mixta dava o almoço. Então, quando era quatro e meia cinco horas ela regressava a Corumbá e aquele vagão ia cheio, funcionário da marinha, funcionário da Mixta né. (VIANNA, 2015, s.p.).

A partir dos relatos dos ex-ferroviários foi possível perceber que não existe uma memória ferroviária por parte dos demais moradores que desconhecem a história do local, este que, por sua vez, foi um dos pontos mais importantes para a construção de vagões e gôndolas da estrada de ferro que ligou o Brasil à Bolívia em cumprimento aos acordos firmados entre os dois países no início do século XX.

Convém destacar que o trem de transporte de passageiros era a locomotiva 01 que pertenceu à empresa inglesa e foi aproveitado pela Comissão Mixta Brasil-Bolívia conforme afirma “Que antigamente tinha até trem de passageiro aqui, Corumbá e Ladário. O trem de passageiro da Comissão Mixta, não tinha um nome específico e inclusive vinha com os vagões tudinho passageiro para levar em Ladário” (CARVALHO, 2015, s.p.).

O referido trem fazia o transporte tanto dos trabalhadores ferroviários quanto dos trabalhadores civis, como por exemplo, os militares da marinha. Meio de transporte utilizado até a finalização da estrada, pois após entrega da estrada de ferro o trem de passageiro foi entregue para marinha e, posteriormente, devolvido para o município segundo Vianna (2015): “A locomotiva um foi entregue para marinha e o guindaste elétrico também. A área o prefeito sem saber o que fazer, a marinha provisoriamente ficou ali, dando guarda, depois a marinha

desmanchou um galpão e fizeram a parte de estrutura do Clube da Camala” (VIANNA, 2015 s.p.).

Após a entrega da estrada de ferro, a locomotiva 01 foi entregue para a Marinha e, tempos depois foi devolvida para o município. Hoje a locomotiva integra um dos pontos turísticos do município sendo conhecida como trem Maria Fumaça, exposta na praça de Nossa Senhora dos Remédios conforme a Figura:

Figura 3 - Locomotiva 01 conhecida como trem Maria Fumaça



Fonte: Internet – Pérola News

Considerando ainda alguns relatos a respeito das locomotivas, Macedo (2015) também enfatiza que:

Tinha aqui em Ladário que tá até hoje em dia pode ver aqui perto da igreja tem uma locomotivazinha, tinha duas. Essa empresa, não é do meu tempo, é uma empresa inglesa. Veio pra cá pra explorar o minério, entendido. Então veio pra cá, aí trouxeram essas locomotivas, aí estenderam a estrada férrea. Aí subiu por aqui, chegou por aqui assim e subia. Encontrava por aqui eia sair lá. Bom, agora depois quando veio a essa Brasil- Bolívia aí que estendeu, foi pra Bolívia aí que subiu os trilhos. (MACEDO, 2015, s.p.).

Nesse sentido, é importante destacar que a locomotiva foi alvo de depredação no ano de 2016. Embora a Marinha tenha doado a locomotiva ao município, ela em parceria fez o processo de revitalização da locomotiva assim como da praça na qual está localizada. Exemplo dessa depredação está ilustrado na Figura 4:

Figura 4 - Locomotiva 01 depredada



Fonte: Internet – Jornal Diário Corumbaense

Com relação à área da Mixta, ou seja, da minicidade parece que a área foi abandonada conforme seu Vianna (2015) destaca:

Não sabia o que fazer com a área, era só anexar ao município né. Bom, aí o prefeito foi e ficou observando a turma destruindo, cada um destruída, vinha destruía desmanchava casa, levava material, cada um fazia aquilo que queria. Aí foi onde a Marinha entrou pra por ordem, então os fuzileiros navais ficavam dando serviço dia e noite ali para evitar depredação, compreendeu? Então foi que parou um pouco a depredação. Por que Mixta quando acabou ficou aquelas casas, aquele galpão tudo montado, ela só levou os objetos que tinha dentro, os maquinários que entregou para a Bolívia. A locomotiva foi entregue para marinha, essa locomotiva UM, o guindaste também, aquele guindaste elétrico. A área o prefeito sem saber o que fazer, a marinha provisoriamente claro ficou ali, dando guarda, depois a marinha desmanchou um galpão que tinha, onde feito a parte de estrutura do Camala. A parte de trilho, de telhado ali que, né, e outra parte lá do marisco, aí a marinha foi devolveu de novo para prefeitura. (VIANNA, 2015, s.p.).

Diferentemente daquele período apesar do abandono, a área hoje possui importância no cenário de importação e exportação visto que o trem cargueiro de produtos para exportação como minério de ferro atua sob a concessão da América Latina Logística (ALL) que leva os produtos até o porto, terminal multimodal, local onde funcionavam as oficinas para construção de vagões e gôndolas da Comixta, de onde são transportados via rio Paraguai.

Desde 1990 o porto de Ladário conta com um terminal multimodal, administrado pela Granel Química em que, por meio da ALL é realizado o transporte de exportação de grãos, minérios de ferro e manganês e importação de combustíveis.

Figura 5- Granel Química LTDA no porto de Ladário



Foto: Granel Química LTDA – Divulgação.

Considerando a área atual, da antiga Comixta, onde funcionava a minicidade e o porto onde funciona um terminal multimodal, a presente monografia defende a ideia de que a área hoje sob concessão da Granel Química deveria ser reconhecida como patrimônio cultural ferroviário, uma vez que, na Lista do Patrimônio Ferroviário, consta somente a Estação Ferroviária de Corumbá registrada em 26/05/2009. Além disso, há a defesa de valorização cultural e tombamento da locomotiva 01 conhecida como trem Maria Fumaça.

A partir do trabalho com as fontes orais, tornou-se perceptível que, histórica e economicamente, a Comissão Mixta Ferroviária Brasil-Bolívia foi um fator de desenvolvimento para o distrito do Ladário. Foi ela a responsável por fornecer a energia elétrica, por exemplo. Contribuiu com mecanismos estruturais e avançados do qual o distrito não dispunha. O fato do entorno da oficina ter uma estrutura adequada, era considerada pelos ex-trabalhadores uma minicidade dentro do distrito que seria capaz de atender as demandas da modernidade.

É preciso um processo de educação patrimonial ferroviária a partir do reconhecimento por parte do Iphan da memória ferroviária local reconstituindo a história da Comixta a partir das entrevistas e outros aspectos correlatos.

Diante desses aspectos legais, é possível afirmar que não só o prolongamento da Noroeste do Brasil fazendo com que os trilhos de Porto Esperança, por meio da Ponte Eurico Gaspar Dutra, chegassem a Corumbá, mas também a construção dos trilhos para a Bolívia fez criar uma memória ferroviária local no distrito do Ladário, objeto desta pesquisa. Particularmente porque o antigo ponto de embarque e desembarque hoje encontra-se abandonado e da minicidade restou a caixa d'água que abastecia a região.

Por isso, esse documento é uma espécie de dossiê para que se torne Memória Ferroviária toda a extensão de trilho de Ladário, em especial, as estações ferroviárias nele contidas. Ademais, deve-se alertar para a importância da locomotiva 01, da Figura 3 e da Figura 4, que se encontra na Praça Gastão Muller e que requer atenção do poder público no sentido de promover ação de valorização cultural. Desse modo, a valoração histórico-cultural ou tombamento por parte do Iphan significaria um avanço significativo contribuindo para que seja preservada a memória ferroviária.

Em seu artigo “Trilhos no mato: histórico e ações de preservação do patrimônio ferroviário pelo Iphan em Mato Grosso do Sul” Domingues e Silva (2012) trazem uma discussão acerca das ações feitas com relação à preservação do patrimônio ferroviário no estado de Mato Grosso do Sul.

Entretanto, a referida preservação elencada está voltada para a recuperação e readequação da antiga estação ferroviária de Campo Grande, capital do estado de MS, com o objetivo de abrigar o centro de documentação e referência da EFNOB/RFSSA.

Em segunda instância está a ação de educação patrimonial cujo objetivo é, de acordo com as autoras Domingues e Silva (2012):

[...] busca levar as crianças e adultos a um processo ativo de conhecimento, apropriação e valorização de sua herança cultural capacitando-os para um melhor usufruto destes bens, e propiciando a geração e a produção de novos conhecimentos, num processo contínuo de criação cultural. (DOMINGUES; SILVA, 2012, p. 11).

A terceira ação seria Projeto Tudo de cor, uma parceria entre fundação de cultura e prefeitura de Campo Grande voltada para a transformação desses espaços mediante consulta à população em que foi sugerida a vila de operários devido ao seu valor histórico e arquitetônico.

Diante dessas três ações é possível notar que a centralidade de ações de fato é central, promovida na capital Campo Grande desconsiderando a importância das outras estações interioranas nos seus aspectos físicos, históricos e culturais.

Contudo, há que se considerar ainda outras ações significativas com relação à recuperação do escritório dos engenheiros ferroviários para abrigar a sede do Iphan/MS e, acima de tudo, o tombamento do Complexo Rodoviário em Campo Grande.

Para além disso, uma das conquistas foi o tombamento pelo Iphan da Ponte Eurico Gaspar Dutra em Porto Esperança, prolongamento da NOB, em Corumbá-MS.

Diante da análise das perspectivas históricas e culturais em torno à construção da ferrovia internacional, que vai desde a instalação da Comixta e alcança os dias atuais, a partir da visão de abandono da minicidade elucidada pelos entrevistados, surge a reflexão acerca das políticas públicas para a gestão do patrimônio ferroviário local.

Em decorrência disso, o objetivo do presente trabalho foi o de entender as dinâmicas socioespaciais e culturais dos trabalhadores da ferrovia, na época de sua construção, para verificar a importância da memória formada em torno do local, uma memória da qual é possível chamar de ferroviária.

A rigor, quem determina o que é ou não patrimônio é a comunidade, dessa maneira, no caso dos ladarenses, parece que o sentimento de identidade existe/acontece com as festividades e não com relação ao patrimônio histórico-cultural.

Considerando as entrevistas a respeito do objeto de pesquisa, os significados e ressignificados do local minicidade assim como a locomotiva 01, nota-se que carecem de um olhar diferenciado com o intuito de buscar uma política que evidencie a importância do Patrimônio Ferroviário na fronteira oeste do Brasil, uma vez que há uma simbologia da ferrovia para os moradores da cidade muito em função dos trilhos também.

Logo, os resultados da presente análise histórica e socioespacial levam a refletir a respeito da importância de políticas públicas de preservação voltadas para a gestão do Patrimônio Ferroviário, já que o trem, embora não tenha integrado, hoje é utilizado como meio de transporte de grãos, minérios etc.

CONCLUSÃO

Considerando que o objetivo desta pesquisa foi discutir o valor e a simbologia de que os trilhos carregam e significam para os moradores do município de Ladário numa perspectiva de Patrimônio Cultural, buscou-se entender se haviam políticas públicas culturais voltadas para a preservação do patrimônio ferroviário para a localidade.

Desse modo, conclui-se pela inexistência de políticas públicas – nos três níveis da esfera, municipal, estadual, federal – para a ferrovia na fronteira oeste, o que, por sua vez, leva a pensar na não preocupação com a memória ferroviária e os resquícios materiais de um tempo em que não volta mais e, que, no entanto, faz parte do presente e, sobretudo, de uma história e memória social do local.

Partindo dessa perspectiva, é possível afirmar que objetivo desse estudo foi atingido e sugere-se para pesquisas futuras que seja elaborado um dossiê, com o intuito de compor material visando uma reivindicação de que a área da minicidade bem como a locomotiva 01, vagões e trilhos não só façam parte da lista do Patrimônio Ferroviário Nacional de responsabilidade do Iphan, mas que, contudo, tenham políticas públicas de preservação.

O que, portanto, permitirá ainda a elaboração de material didático com a finalidade de trabalhar a educação patrimonial ferroviária nas escolas do município fazendo com que sejam despertados os sentimentos de pertença e, ressaltados, os de identidade, o que, por sua vez, faz fortalecer a memória coletiva local da presente e futura geração.

REFERÊNCIAS

ALENCAR, Carolina Pena de. **Trilhando memórias**: reflexões acerca das identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. 2012. 137f. Dissertação (Mestrado)-Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Iphan, Rio de Janeiro, 2012.

ARRAIS, Matheus Eurich. **A marcha para o oeste e o estado novo**: A conquista dos sertões. 2016. 17 f. TCC (Graduação) - Curso de História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO (Estado). Aprovar a criação do município de Ladário desmembrando-o do município de Corumbá. **Criação do Município de Ladário**: Lei Estadual. 1. ed. Corumbá, MT, 14 dez. 1953. v. 1, n. 155, Seção 1, p. 1-25.

BRASIL. Congresso. Senado. Decreto nº 1179, de 18 de abril de 1904. Aprova o tratado de permuta de territórios e outras compensações celebrado em 17 de novembro de 1903, entre o Brasil e a Bolívia. **Tratado de Petrópolis**: legislação federal. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 18 fev. 1904.

_____. Decreto nº 22.928 de 12 de julho de 1933. Os bens da RFFSA ficam sob a responsabilidade do Iphan. 1.ed. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 12 jul.1933.

_____. Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 30 nov. 1937.

_____. Decreto-lei nº 345, de 22 de março de 1938. Aprova o Tratado de Extradicação entre o Brasil e a Bolívia, firmado no Rio de Janeiro a 25 de fevereiro de 1938: legislação federal. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 28 mar. 1938.

_____. Decreto nº 3130, de 05 de outubro de 1938. Promulga o Tratado sobre ligação ferroviária, entre o Brasil e a Bolívia, firmado no Rio de Janeiro, a 25 de fevereiro de 1938: legislação federal. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 08 out. 1938.

_____. Congresso. Lei nº 3115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Diário Oficial da União, 20 mar. 1957.

_____. Congresso. Senado. Constituição (1988). Constituição Federal artigo 216, de 05 de outubro de 1988. Constituição Federativa da República da Brasil. legislação federal. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 05 out. 1988.

_____. Decreto nº 3551, de 04 de agosto de 2000. Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências. Legislação federal. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 04 ago. 2000.

_____. Decreto-lei nº 6018, de 22 de janeiro de 2007. Regulamenta a Medida Provisória no 353, de 22 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Legislação federal. 1. ed. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 22 jan. 2007.

_____. Lei nº 11483, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. legislação federal. Brasília, DF: Diário Oficial da União, 31 mai.2007.

_____. Portaria nº 407, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Iphan, 21 dez. 2010.

_____. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário**. Rio de Janeiro: Iphan, 2010. 88 p.

_____. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Ladário - Mato Grosso do Sul**. 2018.

CARVALHO, Marcionílio de. 2015. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 23 de julho de 2015, na cidade de Ladário-MS.

DOMINGUES, Renata; SILVA, Natália Leal da. Trilhos no mato: histórico e ações de preservação do patrimônio ferroviário pelo Iphan em Mato Grosso do Sul. In: VI COLÓQUIO LATINOAMERICANO SOBRE RECUPERAÇÃO E PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 2012, São Paulo. **Anais**. São Paulo: Centro Universitário de Belas Artes, 2012, p. 1 - 17.

FREIRE, Maria Emília Lopes; LACERDA, Norma. Patrimônio ferroviário: em busca de seus lugares centrais. **Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana** (Brazilian Journal of Urban Management), 2017 set./dez., 9(3), 559-572.

GHIRARDELLO, Nilson. A companhia estrada de ferro Noroeste do Brasil. In: **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. [online]. São Paulo: Editora Unesp, 2002, 235p.

GUARINELLO, Norberto Luiz. Festa, trabalho e cotidiano. In: JANCSÓ, István; KANTOR, Íris. **Festa, Cultura e Sociabilidades na América Portuguesa**. São Paulo: Edusp, 2001.

HOBBSAWM, Eric, RANGER, Terence. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

O ESTADO DE MATO GROSSO: Inaugurado festivamente o ramal de Ladário da estrada de ferro Brasil Bolívia. Cuiabá, 07 set. 1939.

LE GOFF, Jacques, 1924. **História e memória** / Jacques Le Goff; tradução Bernardo Leitão ... [et al.] – Campinas: SP Editora da UNICAMP, 1990.

MACEDO, João Lisbôa de. **Sopa Paraguaia: Miscelânea**. Ladário: Ladário, 1983.173p.

_____. **Monografia ladarense-I**. Núcleo Cultural de Ladário: Ladário, 1997.

MACEDO, Eury Lisbôa de. 2015. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 15 de julho de 2015, na cidade de Ladário-MS.

MOLINA, Mônica Castagna. Políticas Públicas. In.: SALETE, Roseli (org.). **Dicionário da Educação do Campo**. São Paulo: Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio, Expressão Popular, 2012.

NASCIMENTO, Rodrigo Modesto. **O patrimônio cultural na cidade de Marília**: entre a preservação e o “progresso”, 1985-2012. 2014. 249f. Tese (Doutorado). PUC, São Paulo, 2014.

PELEGRINI, Sandra Cássia Araújo. A gestão do patrimônio imaterial brasileiro na contemporaneidade. In: **HISTÓRIA**, São Paulo, 27 (2): pp. 145-173, 2008.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, p. 200-212, 1992.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó **Uma ferrovia entre dois mundos**: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX. Bauru: Edusc: Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004.

_____. **Uma ferrovia entre dois mundos**: A E.F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso. 1999. 267 f. Tese (Doutorado) - Curso de História Econômica, Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.

REDAÇÃO. Locomotiva Pérola do Pantanal é revitalizada pela marinha. **Pérola News**. Ladário, p. 1-1. 05 set. 2014. Disponível em: <<http://perolanews.com.br/ladario/locomotiva-perola-do-pantanal-e-revitalizada-pela-marinha-apos-atos-de-vandalismo-em-ladario>>. Acesso em: 05 set. 2014.

SANTOS, Daiane Lima dos. **Apologia à inconstitucionalidade**: os desdobramentos em torno à criação e formação do Ladário-MS (1948-1955). 2017. 146 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2017.

_____. O São João nos relatos dos festeiros tradicionais do município de Ladário-MS. In: CASTRO, Fábio Fonseca de et al (Org.). **Políticas culturais para as cidades: Coleção Cultura e Pensamento**. Salvador: UFBA, 2018. Cap. 7. p. 143-162.

SARAHYBA, Gastão. **Prolongamento da Noroeste do Brasil**. São Paulo: Comissão da NOB, 1928. 1 p.

SCHMIDT, João Pedro. Para entender as políticas públicas: aspectos conceituais e metodológicos. In: LEAL, Rogério G.; REIS, Jorge R. **Direitos Sociais e Políticas Públicas**. Desafios Contemporâneos. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2008.

SILVA, Paulo Sérgio da. **Patrimônio cultural imaterial: conceito e instrumentos legais de tutela na atual ordem jurídica brasileira**. Universidade Federal de Uberlândia. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho 2011.

TOMAZ, Paulo Cezar. A preservação do patrimônio cultural e sua trajetória no Brasil. **Fênix** – Revista de História e Estudos Culturais, Maringá, vol. 7, ano VII, nº 2, p. 1-12, 2010.

VIANNA, Edelberto Gomes Campos. 2015. Entrevista concedida a Daiane Lima dos Santos, em 15 de julho de 2015, na cidade de Ladário-MS.

WHATELY, Luís Alberto. **Realidades de uma política continental de comunicações ferroviárias**. São Paulo: Companhia, 1952. 38 p.

____; TORRES, Juan Rivero. **Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1938 e 1939**. Rio de Janeiro: Companhia Carioca, 1940. 146 p.